

第23回草津市地域公共交通会議 議事録

○日時：平成25年5月28日（火） 13:30～15:15

○場所：草津市まちづくりセンター 3階 301会議室

○出席者

委員：堤（代理 北村）、隠岐、中島（代理 大西）、樋口、松村、前野
後藤、堀口、安井、森野、堤（代理 奥田）、塚口、平野、北村（代理 金澤）
宮下、浜田、馬場、太田（代理 青木）、西村
事務局都市建設部 川崎、山本、松尾、青木
地域未来研究所：小野田、貞松

随行者：2名

傍聴者：1名

記者：0名

○配布資料

【次第】

【委員名簿】

【座席表】

【資料】

- ・資料1 平成24年度 まめバス乗車状況
- ・資料2 平成24年度 往復割引券利用状況
- ・資料3 1日・1便平均乗車状況
- ・資料4 空車状況
- ・資料5 時間帯別利用状況
- ・資料6 回数券利用実績
- ・資料7 平成25年10月以降の運行ルートについて
- ・資料8 平成25年10月以降のまめバス施策について

事務局	<p>(開会)</p> <p>挨拶</p> <p>資料の確認</p> <p>委嘱替があった委員の紹介</p> <p>会議成立の確認</p>
委員長	<p>委員長挨拶</p> <p><議事進行></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 平成 24 年度のみめバス運行について 2. 平成 25 年度のみめバス運行について 3. 生活交通ネットワーク計画策定について 4. 4 条路線の運行について
事務局	<p>前回の会議で付帯意見をつけて休止のご承認を頂いた 2 路線について、みめバスに代わる移動支援を検討すべく地域の実情も踏まえより良い支援ができないか関係学区地区と協議中です。その中で出ている意見としまして、バスに乗るまでに至らない近隣(歩くのは遠い、自転車では危ない)への移動について支援はないかという意見が出ています。他市の事例なども調べ今後も引きつづき関係学区地区と移動支援策を検討していきたいと思っているので宜しくお願い致します。</p> <p>各資料の説明</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 乗車状況 <p>月平均 7,771 人と昨年より 1,600 人ほど減少しているのは 6 路線統合によるバス便数減少が原因の 1 つと思われるが、運行経費を抑えた為全体で昨年度より収支の改善ができています結果となっています。</p> <p>中心市街地線のように便数が変わっていないにもかかわらず利用減少している事をうけ、今年度は各バス停に収支率を貼り出す等、市民の方にも厳しい現状を知っていただき危機感をもっていただき、目標収支度を掲げ今後も利用促進をおこなっていく予定をしております。</p> 2. 往復割引券の利用について <p>利用者の 4 割の利用があり利用者になじんでいる事がわかります。通勤通学での利用が多く特に山田線での利用割合が多いので、今後も引き続き実施していきたいと思えます。</p> 3. 1 日・1 便平均乗車状況 <p>乗車人数を路線別、日別に 1 日平均、1 便平均したものです。路線統合により 1 便あたり 1 人は乗っていることとなりました。しかし 1 便</p>

	<p>あたり平均 2 人と、決して多いと言えない現状であり、今後は利用の少ない時間帯の見直しなどの必要があると考えています。</p> <p>4. 空車率 円グラフでわかりますように志津ロクハ線は約 4 割が空車で走っている状況であり、その他は 2 割以下でありました。時間帯によって利用が少ない路線や空バスが走っている時間帯がありますので、各路線で空バスがあるのが現状であります。</p> <p>5. 路線別平均利用者 続きまして資料 5 でありますが、こちらの資料は各路線ごとの平均利用者を示しておりますが、黄色く色がつけてあるのがその月で最も多く利用されていた時間帯が示しており、また見にくいですがグレーの色がついてあるのが、その月で最も少なかった時間帯であります。右端には 4 月から 3 月までの各時間ごとの利用者平均も算出しております。 現在では現状どおりのダイヤで運行しておりますが、今後はこの結果を踏まえ、ダイヤの見直しなど検討していきたいと思っております。</p> <p>6. 回数券利用 平成 24 度 4 月より開始。全路線で 31 パーセントの利用があるので今年度も引き続き実施していきたいと考えている。 (再度資料 1 へ) 平成 24 年 4 月の利用人数の速報値の報告</p>
委員長	<p>平成 24 年度まめバス運行状況について何かございますか？ この資料は委員方に本日はじめて配布したのですか？</p>
事務局	<p>はい、そうです</p>
委員長	<p>それでは少し眺めて頂いて、なにかありましたら今後の議論の中で意見を出していただくとします。 続きまして、議題 2 についてですが今回からの参加の委員の方もおられますので、これまでの経緯と平成 24 年月以降の運行につきまして、再度内容の説明をお願いします。</p>
事務局	<p>《まめバスの経緯および路線改編について説明》 草津市を運行しておりますコミュニティバスまめバスの経緯及び今回予定しております路線の改編の経緯、内容等について説明させていただきます。 まず、まめバス実証運行につきましては、平成 21 年 10 月より利用してもらえる市民の発掘を目的に無料運行を始め、平成 22 年 8 月には運賃を徴収し、真に移動手段としてまめバスを必要とされる方を確認するため統</p>

一料金 200 円にて実証運行を行ったところであり、無料運行から有料運行に切り替えた直後から利用者数が激減し、「無料だから乗る」という方が 2/3 を占めていた結果となりました。

平成 22 年度から平成 23 年度は 9 路線 16 系統で運行しておりましたが、地元説明会や地域でのワークショップなどでの意見から、まめバスの利便性向上のために、全路線を草津駅・南草津駅に接続する路線の統合・改編を行い、平成 24 年度は、6 路線 9 系統で運行しておりました。また、平成 24 年度には長期的にコミュニティバスを継続させるために当会議で目標収支率を設定させていただき、24 年度末に目標収支率に到達していなく、増加傾向に見られなかった志津口ハ線、老上線を休止し、平成 25 年の 4 月からは 4 路線 7 系統で昨年度と同じダイヤで運行しております。

この 4 月～9 月の半年間のまめバス運行につきましては、10 月の本格運行に向けての移行期間として運行しております。

10 月からは、国土交通省運輸局の補助事業である「地域公共交通確保維持改善事業」の採択を受けまして、大幅なルート改編やダイヤ改正を行い、本格運行を実施していく予定をしております。その路線改編にあたり、笠縫東常盤線につきましては、栗東市で運行されているくりちゃんバスと路線統合を検討しております。

くりちゃんバスとの統合に至った経緯につきましては、くりちゃんバスは平成 15 年度より運行が開始され、当初大宝循環と宅屋線 2 ルートについては、それぞれ 1 台ずつの 2 台のバスで運行されておりました。

栗東市がコミュニティバスの運行を開始されたことに伴い、草津市では平成 15 年 8 月 8 日に草津市民の済生会病院利用のため、草津駅～済生会病院ルートを経由し、平成 16 年 4 月 30 日「栗東市コミュニティバス宅屋線の延伸運行に関する協定書」を栗東市と締結し、草津駅～済生会病院ルートの運行が開始されました。

しかし収支の改善を目指し、平成 24 年度より 1 台のバスによる運行が開始され、2 路線を統合されたことから、草津駅への乗入がなくなり、草津市との協定は解除されたところでありました。

現在栗東市は、大宝循環線と宅屋線を 1 台のバスで運行されておられます。

このような経過を踏まえたうえで、隣接している笠縫東常盤線と、栗東市の大宝循環線、宅屋線とのジョイント運行について、検討を行ったところであり、

また、並行して近江鉄道の4路線である平井循環線も笠縫東常盤線とほぼ同様の路線を運行しており、ジョイント運行することにより、現在の近江鉄道と市のバス2台を1台で運行することで、お互いにカバーしあい、乗客の利便性向上や、収支の改善が図れると判断し、ジョイント運行を行うものであります。

草津市にとりましてのメリットは、経費削減が図れることはもちろんの事、市民が多く利用されている済生会病院へのルートが、草津駅から直接行けることで、利便性が大きく向上されます。

なおかつ、栗東市民の草津駅利用が促進され、中心市街地の活性化に寄与する、などを見込んでいるところでございます。

以上が栗東市とのコミュニティバスの統合の経緯でございます。

《資料により具体的な路線の説明》

1. 資料 7-1

資料 7-1 と 7-2 の新旧路線図をご覧ください。

まず現在の状況ですが、資料では 7-1 になりますが、草津市では青色の笠縫東常盤線をまめバス 1 台で運行しております。栗東市は赤色の大宝循環線と橙色の宅屋線をくりちゃんバス 1 台で運行しておられます。近江鉄道は黄色の平井循環線を近江バス 1 台で運行しておられ、合計 3 台のバスにて運行している状況であります。

2. 資料 7-2

資料 7-2 を見ていただきたいと思いますが、今後、一つ目として、笠縫東循環の一部と大宝循環を 1 台のバスでジョイント運行し、赤色の大宝循環～栗東駅～笠縫東循環の一部～草津駅西口をルートとします。二つ目は、笠縫東循環の一部ルートと、宅屋線を 1 台のバスでジョイント運行し、橙色の済生会病院～栗東駅～笠縫東循環の一部～草津駅西口ルートとします。この 2 路線により、笠縫東常盤線のまめバスルートの一部が補完されることとなります。三つ目は、青色の常盤循環と緑色の平井循環を 1 台のバスで交互に運行します。

栗東市や近江鉄道とのジョイントにより笠縫東循環が補完することとなり、笠縫東循環が充実されます。

このことから、利用者の利便性向上、利用者の交通手段の選択肢が増え、3 者の運行経費削減、中心市街地の活性化等の大きなメリットが生まれ、草津駅に接続することで、国土交通省運輸局の補助事業である「地域公共交通確保維持改善事業」の採択を、3 者共が受けられることとなり

ます。

3. 資料 7-3

次に中心市街地線と南笠笠山医大線についてでございますが、資料 7-3 をご覧ください。10 月からは、まめバス全線を草津駅に接続する目的から、南笠笠山医大線と中心市街地線の 2 路線を統合する計画を進めてまいります。

南笠笠山医大線の運行距離や時間が長くなるデメリットがございますが、ご理解願いたいと考えております。バスの離合による時間調整やバス運転手の休憩等は南草津駅で行い、草津駅へ向かうこととなります。

中心市街地線と南笠笠山医大線を統合するにあたり、1 台のバスで運行いたしますと運行本数が減ってしまいますので 2 台のバスで運行し、交互に行き来することで現行の本数は確保できるものと考えております。

中心市街地線商店街循環につきましては、中心市街地活性化計画との兼ね合いもありますが、現行ルートでの運行を考えており、今までは商店街循環線と草津駅から南草津駅と行き来する路線を 1 台で運行しておりましたが、10 月からは商店街循環線を 1 台のバスで運行し充実させることで中心市街地の活性化を図ります。

4. 資料 7-4

こちらは、老上線の休止を受け、一部の地域から山田線の延伸について提案がありました。

山田線木ノ川循環を延伸することにより老上線を休止により不便地となっていた地域をカバーすることが出来ます。

運行時間も延伸により 5 分ほど長くなってしまいますが、本数等につきましては現状の本数で考えており、運行時間が若干延びることにつきましては、利用者の皆様にご理解いただきたいと考えております。

こちらの改編につきましては、以前から要望があったことも踏まえ、本日の地域公共交通会議で承認をいただきましたら、事務手続きが整い次第改編を実施したいと考えております。

改編によるルート変更の説明は以上でございます。

10 月からの路線改編が完結ではなく、利用者の利便性向上のための方策や、収支改善策、ジョイント運行を含めた色々な施策の検討は引き続き行っていきたいと考えております。

	<p>5. 資料 8 について</p> <p>続きまして、資料 8 をご覧ください。</p> <p>前回の会議でも紹介させていただきましたが本格運行に際し、さらなる利用者負担などの施策を出来ないか検討いたしました。</p> <p>まず定期券の導入についてですが、検討いたしましたところ、定期を導入するにあたり販売場所を新たに設置し、常に人員を設置しておく必要があります、更に費用が発生いたします。</p> <p>そこで定期券を回数券同様バス車内で実施いたしますと、運転手の方の負担が増えるだけでなく、車内で手続きをしているとダイヤの遅れの原因となります。</p> <p>また回数券と往復割引券の併用で定期券なみの金額となり、さらには定期券偽造も考えられることから、それを防ぐための対策として磁器カードにされている自治体もございますが、更なる費用等が発生するため実施は難しいものと考えております。</p> <p>以上の点からも定期券の導入につきましては難しいと判断いたすものであります。</p> <p>次に以前より委員さんのほうから提案がありました、まめバス車内の広告についてですが、資料に記載していますように検討事項はありますが、積極的に取り入れてまいる所存で、準備も進めております。募集方法は、事業者さんが主体としていただく形で導入していきたいと考えております。これは、栗東市のくりちゃんバスの広告募集と同じ手法でございます。</p> <p>続きまして運転免許証返納高齢者割引についてですが、こちらについては、いつから免許証を返納された方を対象とするのか、路線バスにも適用できないか、など問題がありますので、引き続き関係者と協議し検討していきたいと思っております。</p> <p>以上、長々と説明いたしました、10 月以降のまめバス運行についての説明とさせていただきます。何卒ご理解いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。</p> <p>事務局からは以上です。</p>
委員長	10 月以降のまめバス運行について何かありますか。
B 委員	ご説明ありがとうございました。ここまで、事務局側は大変だったと思

	<p>います。</p> <p>前回2路線運休ということでその後の反応などはいかがでしょう。</p> <p>くりちゃんバスと近江鉄道とのジョイント運行についてはすばらしいと思います。</p> <p>車両がユニバーサルになっているか、確認をお願いします。</p> <p>利用者の方で行き先が見にくい、乗車口の表示がわかりにくい、特に老年寄り目線がかわるといようなことがある、というような意見も聞きます。そのあたりも協議していただけるのでしょうか。</p> <p>広告の件、何度も検討していただきありがとうございます。</p> <p>大きさなど検討されると思いますが、まめバスのキャラクターは市民に愛されるキャラなのでデザイン性を確保しながら広告も効果が出るように考えていただきたい。</p>
事務局	<p>休止の2路線についての反応について、当課にかかってきた電話などの内容は回数券の払い戻しの件が主で、町内会に説明に行かせてもらった際には、路線の休止について、一部の町内会さんより休止ではなく早々に再開してほしいという声もありました。別の移動手段を考えて欲しいと伝えたところ、やはりバスが良いという声がありました。また、意見の中には、現在の運行している時間帯では利用しないという意見もあったが、1つの町内会だけ優遇することは難しく、学区単位、路線単位で考えてほしいとして意見を求めたところでございます。</p> <p>無くなって良かったという意見は無く、バスに乗るまでもなく、近くの距離の移動に困っているという意見がまめバスの休止を受けて各学区地区で問題として浮き彫りになったところであります。</p> <p>ユニバーサルの件については、くりちゃんバス、近江鉄道さんにもご協力願っているところであります。</p> <p>行き先表示の件は現在の車両の関係から側面の行き先表示が難しいですが、乗り口などに行き先がわかるようなシステムを考えたいと考えております。</p> <p>広告の件は、ラッピングが一番効果的では有りますが、全体にラッピングをしてしまうと何のバスなのか分からなくなってしまいますので、どこかでマークは入れていきたいと考えております。今後、栗東市とのジョイント運行に伴い新しい共通キャラクターも検討中です。名称なども決まっておりますので、次回の会議に発表したいと思っております。</p>
B委員	<p>行き先については、とりあえずマグネットシートなどの簡便な行き先表示の検討していただきたいです。</p>
委員長	<p>可能な範囲で簡便なシステムになるよう検討のほどお願いします。</p>

D委員	ユニバーサルについて、今からお願いする段階ですか。
事務局	くりちゃんバスはすでにユニバーサルになっています。近江鉄道さんについては、これからです。
D委員	近江鉄道さんいかがですか？
E委員	現在の車両運用ですが、2ステップバスとハイエースの2車両での運行になっています。 現在運用している2ステップバスはスロープが無く、ハイエースにはスロープがありますが、ジョイント路線について運行上どちらでいくのか検討中です。
D委員	車椅子は乗れないという事ですか？
E委員	2ステップバスは、スロープが付いていないので乗れません。
事務局	現在、まめバスで運行している10人乗りハイエースは、もちろん車椅子の方が乗れるバスで運行していますが、10月以降やっていく中で、どのくらいの利用があるかわからないところ、いきなりハイエースでの運行となると積み残しが起こる可能性があります。ハイエースで運行となりますとユニバーサルになるのでその辺り近江バスさんと検討し詰めていきたいと思います。
委員長	いつごろまでに決まりますか。
事務局	8月の会議には、どのようなバスをどの路線に走らせるか、はっきり言えます。
D委員	休止路線の時刻の問題が出ていましたが、時刻的に問題があったという認識をしているのですが、もともとの時刻表に問題があったのではないですか。町内の方の意見はどうでしたか。
事務局	南草津到着時間に合わせて、みんなが同じ時間帯の出発を希望されるので各学区での調整をお願いしたいと言わせていただいたところです。
D委員	新しい移動手段を考えて欲しいというのは、市の方から町内会へ投げかけられたのですか。
事務局	どのようなことでお困りですか、といった問いかけをしました。
委員長	何かバス事業者としてはありますでしょうか？
D委員	バスのラッピング広告での収支率の改善はどれくらい見込んでますか。
事務局	なかなかラッピングまでは難しいと思っています。バス会社さんから募集をかけていただきまして、どのような応募がくるか見極めてから試算等していきたいと思っております。試算立ても出来ておりませんので、次回の会議で改めて回答いたします。

委員長	<p>それでは第3の議題でもあります「生活交通ネットワーク計画」(案)についてお願いします。計画内容について事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>はい。各委員の皆様にご覧させていただきました「生活交通ネットワーク計画」(案)と書いております資料をご覧ください。</p> <p>当会議で審査していただきますのは、地域公共交通確保維持事業に関わる目的・必要性・目標・効果が適切であるかどうか、補助を導入にあたり運行系統の概要等につきまして適切であるかどうか各委員の皆様方に審議していただきたく思います。</p> <p>では、1ページ目をご覧ください。</p> <p>当事業の目的についてですが、草津市の課題であるバス交通空白地・不便地の解消、高齢者や障がい者等の移動制約者に対する生活交通の確保等に加え、地球温暖化防止や中心市街地活性化を目的とし、まめバス(4路線8系統)を運行いたします。</p> <p>続きまして、当事業の必要性であります。草津市では、現在、民間バス事業者3者により路線バスが運行されていますが、自家用車の普及に伴い利用者が減少しており、今後、便数の削減や路線の廃止などサービス水準の低下が懸念されております。</p> <p>一方で、草津市では、高齢化が進展しており、自家用車の運転が困難な高齢者や障がい者等の移動手段として、バス交通の重要性が高まっていくことが予想されます。</p> <p>また、草津市内には、路線バスが運行していない、または運行回数が少ないバス交通空白地・不便地が散在しており、これらの地域の解消が大きな課題となっております。</p> <p>これらの状況を踏まえ、市民の日常生活における移動手段を確保するため、新たな交通手段、まめバスのこととなりますが、この導入が必要不可欠となっております。なお、導入効果の測定として、収支率25%を目標値に挙げております。</p> <p>続きまして当事業の目標、効果についてですが、本計画は、利便性の向上による利用者の増加や、効率的な運行による運行経費の圧縮を図ることで、収支率を段階的に上げていき、さきほども申しましたが、当面の間、目標収支率を25%に定めております。</p> <p>効果といたしまして、まめバスが運行することにより公共交通空白地・不便地が解消されるとともに高齢者や障がい者等の交通弱者に対する生活交通が確保されます。また、中心市街地や医療施設へのアクセス</p>

	<p>利便性、既存の路線バスやJRへの乗換の利便性が向上いたします。</p> <p>資料を提出にするにあたり協議会の開催状況、議論の内容や各協議会の名簿をつける必要性がございましたので昨年度までの実績や名簿等をページ以降に付けさせていただきます。</p> <p>本市におけるフィーダー補助の対象路線につきましては、10 ページの表 1 に示していますが、先ほど紹介させていただきました路線であり、草津市におきましては全路線対象路線となっております。当資料の路線図におきましては、先ほど委員の皆様にご説明させていただきましたものと同一でございます。</p> <p>事務局からは以上です。ご審議のほどよろしくお願いいたします。</p>
委員長	<p>滋賀運輸支局さんのほう「生活交通ネットワーク計画」(案)についてなにか補足としてお話いただけませんかでしょうか。</p>
F 委員	<p>新たに平成 23 年度よりできた制度で、以前は 2 市 3 市と市をまたぐ路線にのみ補助金を出していたのですが、それだけでは向上改善に繋がっていないということで、一体的に維持改善の見られる路線に補助金をとということでこの制度ができました。大津駅と草津駅を結ぶ路線が 2 市をまたぐ路線として幹線と認められ、その草津駅からまめバス、くりちゃんバスが出ているということで対象になっているということで、補助を受けるために地域で計画を作ってください計画にのっとして運行していただく路線を作ってくださいということになりました。</p>
委員長	<p>補助を受けるためには、大津と草津を結ぶ企画的な路線に接続することが大切で、まめバス、くりちゃんバスについても草津駅、栗東駅へ接続するということですね。</p>
F 委員	<p>全くの移動手段がない公共交通の不便地というものが、草津市栗東市ではできないという形になっております。</p>
委員長	<p>(案)についてご質問等ございませんでしょうか。</p>
B 委員	<p>単純に間違いだと思いますが、高齢者・障がい者の移動制約者と書いておりますが、下の部分で交通弱者に言い換えられているのは何か意味があるのですか。これは移動制約者等に統一したほうがよいのではないかと思います。</p> <p>それと感想なんですけど、補助金が付くことで運営が楽になるだろう収支率、運営が担保されたということで安心され、もっと利用促進していただき、意欲喪失されないように更に市民にどう理解していただけるのか含め日常生活の移動手段を充実させるかということの更にステップアップを希望します。</p>

事務局	事務局では会議で移動制約者と統一となれば統一したいと思っております。交通弱者より移動制約者のほうがいいのかなと感じますので統一させていただこうかと考えております。
委員長	最終的には検討していただければ良いかと思いますが、ひとまず移動制約者とするとして。 文章は訂正した上で提出してください。
事務局	10月からの本格運行につきまして、市の負担を少しでも減らそうという事を目的に施策を探した結果、運輸支局さんにも協力もあり、今後それを踏まえ努力し、ますます充実を図りたいと思っております。またこの会議でも皆様方の提案もいただきながらますます発展していきたいと思っておりますので宜しくお願いいたします。
D委員	国庫補助事業期間はいつまで続きますか。
F委員	制度が続く限りは、補助があります。黒字になったら補助はなくなります。
委員長	補助を頂けるのはありがたいことですが、少しでもサービスを向上させ、市民の皆様にご利用していただくようにこういった事業を有効に活用することは良いと思います。
C委員	山田住人としての意見と、注目を浴びている草津市として、日曜祝日運行を考えていただけないでしょうか。湖南幹線沿いはかなり渋滞して返って目的に反した状況であります。草津市が観光に力をいれているにもかかわらず、バスがないというのはどうでしょうか。日曜運行をもう一度考えてみてください。
事務局	貴重な御意見ありがとうございます。 観光面とのタイアップ、商工観光課と対策を練っております。 山田線については30パーセント以上の乗車率を誇っており、日曜運行で収支率が下がることも懸念しております。たちまち10月からの運行には至っておりませんが、今後の課題として引き続き検討していきますのでご理解いただきたいと思います。
C委員	以後検討していただければありがたいです。
委員長	意見が出尽くしたようでございますので、国庫補助を受けるにあたりまして当会議の合意が必要となりますことから合意についての可否をお伺いしたいと思います。委員の皆様方、合意ということでよろしいでしょうか。
	《異議なしの声あり》
委員長	それでは、合意したということで地域公共交通活性化再生協議会に報告し、承認を得たいと思っておりますのでよろしくをお願いいたします。

	4 条路線の運行について事務局から説明をお願いします。
事務局	はい。4 条路線の運行形態について近江鉄道株式会社様から当会議に諮りたいとのことでありましたので、近江鉄道株式会社様より説明のほどよろしくお願ひいたします。
E 委員	<p>貴重なお時間ありがとうございます。</p> <p>浜街道線、近江大橋線の経路変更ついでと野路山線の廃止について冊子を用意しました。</p> <p>近江鉄道では、路線維持のため路線を確保しておりましたが、路線整理をさせていただく中で、協議会に諮り、承認を得られれば廃止とさせていただきたく考えております。</p> <p>《資料を見ながら路線の説明》</p> <p>浜街道線、近江大橋線につきまして、一部路線を変更させていただきたく思います。理由としましては、旧道を大型バスが運行させていただいているということで、安全面からも大型バスが走ることが望ましくないという当社判断の元での路線区間を変えていきたいと考えております。また、利用者の方からもわかりやすくするためにも経路付け替えを提案させていただいた次第でございます。</p> <p>野路山線は南草津駅が出来る以前からの路線で周辺開発も進み人の流れが草津駅から南草津駅へとシフトしていったのが現状であります。特にかがやき通りも便利になり人の流れもかわり、この路線の再編をしていく中で維持しているが、利用しにくいという現状であり、廃止とさせていただきたく考えております。</p> <p>いずれにいたしましても 10 月を目処に一部廃止を承認していただきたいと考えております。</p>
委員長	近江鉄道さんに何かご質問等ありますか。
B 委員	<p>近江大橋路線については以前から危ないなと思っていましたので仕方ないと思いながら、西大路の方が一番近いバス停まで何mくらいなのか教えていただきたいと思ひます。</p> <p>また野路山線は利用していた路線でしたので、こうなつたかと残念に思ひました。先ほどと同じなのですが、バスの停留所がなくなるとなると近くの住民の方々は最寄のバス停までどれくらいの距離があるのかなと思ひ、心配しながら資料を拝見してました。</p>
E 委員	<p>旧道と新道の距離は 200-300m くらいでした。</p> <p>200~300m 便を乗り継いで乗っていただいていたたり、歩いていただいていたたりしている。</p> <p>野路山線は地図の H から追分まで 1.1km からロクハ荘まで 0.5km で</p>

	半径 500m以内にはバス停があることになり便利の良いところですので精査していきたいところでございます。
委員長	他には、なにかございますか？
C委員	近江大橋線の趣旨はわかりましたが、増便と解釈して宜しいのですか。
E委員	旧道を走っている往路が新道を走るということですので増便ということではありません。
委員長	委員の皆様から何かご意見、ご質問等ありますでしょうか。 無いようですので、本日の議事は終了させていただき、事務局へお返しします。
事務局	委員長におかれましては、議事進行の大役、誠にありがとうございました。また、委員各位におかれましては、ご意見等いただき、誠にありがとうございました。 先ほど、合意していただきました生活交通ネットワーク計画につきましては、この「地域公共交通会議」が「地域公共交通活性化再生協議会」の分科会となっている位置づけから、さきほど委員長からご説明がありましたが、このあとに開催いたします「地域公共交通活性化再生協議会」において承認をいただくことになっておりますので、委員の皆様には申し訳ございませんが、引き続きよろしく申し上げます。 最後に次回の会議についてですが、次回の会議は8月に実施を予定しております。その際には生活交通ネットワーク計画の提出報告および10月からの本格運行に向けてのイベントの詳細などを現在検討しておりますので、そちらの内容等報告させていただく予定をしております。 委員の皆様におかれましては、多忙の中ではありますが、ご出席のほどよろしくお願いいたします。 ここまでの説明で何か不明な点、連絡等ございませんでしょうか。 これもちまして、閉会とさせていただきます。 長時間にわたり、慎重なご審議を賜りありがとうございました。 この後、活性化再生協議会を開催いたしますので、しばらくお待ちください